



i Documenti di Analisi Difesa

X-2 SHINSHIN: LA CRESCENTE POTENZA NIPPONICA ALL'OMBRA DEL "NUOVO ZERO"

di Mirko Molteni

Il rafforzamento del Giappone simboleggiato nelle ultime settimane dall'esordio in volo del nuovo prototipo di caccia Mitsubishi X-2 Shinshin, il cui sbocco produttivo dovrebbe essere un ipotetico F-3 che integrerebbe nel prossimo decennio la fornitura della quarantina di F-35 americani. Il tutto sullo sfondo delle tensioni con la Cina che però ultimamente paiono ammorbidite dopo il primo incontro bilaterale da oltre 4 anni fra i rispettivi ministri degli Esteri Kishida e Wang. Ma il rischio resta alto.

Viene naturale paragonarlo al vecchio "Zero", ossia l'emblematico Mitsubishi A6M Reisen della Seconda Guerra Mondiale e, come filosofia operativa, l'accostamento non è gratuito. Certo è che il primo volo del prototipo giapponese di caccia Mitsubishi X-2 Shinshin, effettuato a Nagoya venerdì 22 aprile 2016 ha stranamente suscitato meno clamore del previsto nell'ambiente degli esperti, se non altro, meno di quanto avrebbe meritato a nostro parere. Sarà perché quando si tratta del Sol Levante odierno si tende ancora troppo a tirare in ballo l'aura di "pacifismo" che eroderebbe credibilità operativa, se non tecnica, agli armamenti indigeni, sarà pure che l'aeroplano è stato ufficialmente presentato come un "dimostratore tecnologico" e non come un velivolo automaticamente suscettibile di sviluppo produttivo. Ma lo Shinshin, che in giapponese sta per "Spirito del cuore", sembra avere tutte le carte in regola per diventare un ottimo caccia, poco importa se, come si dice, la sua versione operativa si chiamerà F-3, sarà più corpulenta ed entrerà in servizio nel prossimo decennio. Per ora si sa solo che il primo volo è andato bene, anche se la maggior parte dei dettagli viene tenuta riservata. L'X-2 sarebbe dovuto decollare già il 21 aprile, ma la prova è stata rimandata al mattino dopo a causa del maltempo.

Finalmente, alle 8.50 del giorno 22 l'aereo



si è staccato dalla pista dell'aeroporto Komaki di Nagoya, nella prefettura di Aichi, quando in Italia non era ancora la una di notte, ed è rimasto in aria poco più di una ventina di minuti, in parte circuitando, in parte spostandosi di 50 km verso Nord, al di sopra della confinante prefettura di Gifu. Lì, è atterrato alle 9.13, nell'omonima base aerea militare. Probabilmente, essendo al suo primissimo volo, l'X-2 non è stato ancora spinto oltre la barriera del suono, limitandosi a "tirare" a velocità subsoniche, al massimo non più di Mach 0,7 o 0,8, sugli 800 km/h. Il pilota, non divulgato ma che si suppone sia stato il capo collaudatore delle Mitsubishi Heavy Industries, Yoshiyuki Yasumura, o tutt'al più il suo vice Kazuo Toda, ha dichiarato: "L'aereo è estremamente stabile e maneggevole. Il suo controllo è stato esattamente come nelle sessioni di volo simulato". E il direttore del programma per l'aeronautica nipponica, Hirofumi Doi, conferma: "Il ministero della Difesa studierà i dati raccolti durante il volo e in base a essi deciderà sugli ulteriori sviluppi del caccia invisibile di quinta generazione". Finora l'aeroplano è costato l'equivalente di 40 miliardi di yen, ossia circa 366 milio-

ni di dollari. Un simile investimento indica che i giapponesi ne trarranno sicuramente un caccia operativo da affiancare ai 42 Lockheed Martin F-35 attesi dagli USA e in sostituzione al loro Mitsubishi F-2 che è, come noto, una derivazione locale del General Dynamics F-16 un po' più grande dell'originale statunitense, nonché al venerando, pur ancora potentissimo F-15J Eagle, la versione costruita su licenza in Giappone del celebre intercettore americano.

Ali a fibre ottiche

Come tutti i sofisticati aerei da combattimento dell'ultimo trentennio, anche l'X-2 Shinshin è arrivato al primo volo dopo uno sviluppo comunque durato alcuni anni e anche con qualche ritardo, pur non eccessivo. Tutto iniziò nel 2007, quando venne dato il via al programma ATD-X, o Advanced Technology Demonstrator – Experimental, per avviare al rifiuto degli Stati Uniti di vendere il Lockheed F-22 Raptor al Giappone, avendo il Congresso di Washington posto il veto di esportazione sul costoso intercettore invisibile ai radar. In Giappone si formò così il consorzio capeggiato dal colosso Mitsubishi, ma com-

posto da ben 220 aziende specializzate tra piccole e grandi, con l'obiettivo di realizzare un velivolo che contenesse tutte le innovazioni tecnologiche degne del pomposo rango "quinta generazione", anche "sesta", inaugurato proprio dall'apparizione dell'F-22.

Fin dal principio l'aviazione giapponese, la Nihon Koku Jeitai, solitamente tradotta nell'inglese Japan Air Self Defence Force, ha pensato di far sfociare il programma in un velivolo da caccia e superiorità aerea con cui pattugliare i cieli anche abbastanza lontano dalle proprie coste, avendo bene in mente come avversario principale la Cina. Il primo volo del prototipo era inizialmente previsto per il 2014, ma nel 2011 l'aereo non era ancora completo, tanto che solo l'8 maggio 2014 venne fatta una prima presentazione della cellula, ancora in lavorazione. A quell'epoca si disse che avrebbe volato nel gennaio 2015, ma vari problemi, fra cui la laboriosa messa a punto del software di controllo dei motori, hanno dilazionato ancora la data. La presentazione ufficiale del prototipo finalmente completo è avvenuta quindi il 29 gennaio 2016 in un hangar della Mitsubishi sulla pista di Komaki, con la promessa che "avrebbe volato a metà febbraio". In verità si è andati cauti e il 24 febbraio si era ancora alle prime prove su pista, con corsa sul cemento per una lunghezza di 500 metri fino a una velocità di 100 km/h. Una prova di motori sotto sforzo moderato per spingere l'aereo, alla quale ha assistito il ministro della Difesa Gen Nakatani, vedendovi "grandi speranze di sviluppare un caccia domestico e in generale l'intera nostra industria aeronautica". In quei giorni si prospettava il battesimo dell'aria per il mese di marzo, ma alla fine è slittato ancora di un mese. Poco importa, l'X-2 Shinshin ha stupito anzitutto per la sua compattezza, considerata da taluni una "prova" che si tratterebbe di un mero dimostratore senza possibilità operative reali. Ma non è questo il punto, anche perché il Ministero della Difesa giapponese aveva già dichiarato nel dicembre 2015 che l'aereo definitivo allo stadio operativo sarebbe stato forzatamente un po' più grande, per accogliere più carburante e armi, e con motori proporzionalmente più potenti forse anche "del triplo".

Anzitutto è bene precisare che non si tratta, come si è talvolta azzardato, del primo caccia monoposto postbellico interamente

concepito in Giappone. Infatti non dobbiamo scordarci del lungo Mitsubishi F-1, un supersonico da Mach 1,6 che volò per la prima volta nel 1975 e fu in servizio con la Koku Jeitai in 77 esemplari dal 1978 fino al 2006. Vero che fu derivato da un addestratore avanzato, il Mitsubishi T-2, vero anche che il combattimento aereo era una sua capacità secondaria, essendo l'accento posto più sulle missioni di attacco. Ma si è trattato comunque di un progetto autonomo nipponico di aviogetto ad alte prestazioni, solo vagamente somigliante all'angolo-francese Sepecat Jaguar, che ha costituito per un trentennio uno dei pilastri dell'aviazione del Sol Levante, svolgendo un onesto e quotidiano servizio, "timbrando il cartellino" nell'immeritato oblio che spesso accompagna quei tipi di aereo, pur validi, che non hanno mai partecipato in tutta la loro storia a operazioni belliche reali.

Tornando all'X-2 Shinshin, è lungo poco più di 14 metri e ha un'apertura alare di 9 metri, con un peso a vuoto di 9 tonnellate e massimo al decollo stimato in 13 tonnellate. Praticamente, a spanne, quanto lo svedese Saab JAS-39 Gripen. La propulsione è affidata a due turboventole Ishikawajima Harima XF5-1 da 5000 kg di spinta l'uno, dotate anche di postbruciatore. I dati dichiarati parlano di una velocità massima, ancora tutta da dimostrare, di 2475 km/h, ossia Mach 2,25, ma l'aspetto velocistico più importante è quello ovviamente della supercrociera da Mach 1,82, circa 2000 km/h, senza postbruciatore e quindi per periodi piuttosto lunghi e senza troppo dispendio di carburante come nelle fasi di avvicinamento finale alla zona di combattimento oppure di rapida evasione da essa una volta terminata la missione. Si parla di un raggio di combattimento di 721 km e di un'autonomia complessiva di 2900 km, seppure siano dati incerti che si riferiranno più al velivolo operativo che all'attuale prototipo. L'X-2, comunque mostra già una delle caratteristiche tecnologiche avanzate che via via si aggiungeranno sulla cellula, ossia gli ugelli dei motori a spinta vettoriale per incentivare la maneggevolezza, strutturati ciascuno su tre segmenti mobili e utili soprattutto per aiutare le manovre ad alto angolo di attacco, sul tipo del "cobra di Pugachev". L'avventura dello Shinshin è appena all'inizio e verranno in seguito aggiunti anche i rivoluzionari sistemi di comandi a fibre ottiche, ulteriore passo in avanti





rispetto ai comandi fly-by-wire elettrici.

La trasmissione del comando alle superfici di governo via impulsi ottici diventerà ancora più rapida e inoltre immune ai disturbi elettromagnetici, specie contro un ipotetico nemico cinese che potrebbe impiegare ordigni EMP a impulso elettromagnetico per “spazzare” vaste porzioni di uno scacchiere conteso ad avversari troppo dipendenti dall’elettronica. Sul prototipo verrà inoltre installato un sistema computerizzato definito di “autoriparazione” a eventuali danni ai comandi di volo, tecnicamente Self Repairing Flight Control Capability. Si tratta di una combinazione di hardware e software che porta alle estreme conseguenze la già affermata importanza dei calcolatori nell’assicurare ai velivoli da caccia delle ultime generazioni una manovrabilità straordinaria proprio tenendoli continuamente stabili con ripetute correzioni di assetto, trattandosi di aerei intrinsecamente instabili come forma aerodinamica. Nel caso dello Shinshin, però, il concetto è stato portato a un livello ulteriore, quello dell’automatica riequilibrio dell’assetto di volo a seguito di eventuali danni ad alettoni o timoni, compensando in modo tempestivo con la parte di comandi rimasta integra.

Non si hanno precise anticipazioni sul tipo di armamento, che comunque si immagina in un cannone interno e in almeno quattro o sei piloni subalari per bombe, missili o serbatoi. Trapela invece qualcosa sul radar dovendosi trattare di un tipo AESA poco diverso da quello imbarcato sull’F-35, che oltre alla capacità di seguire bersagli multipli si dice possa anche fungere da emettitore di microonde come una vera “arma elettromagnetica” a impulsi. Quanto alle caratteristiche “furtive”, già l’architettura dell’aereo le facilita, con la sagoma piuttosto piatta e le doppie derive trapezoidali di coda, similmente all’F-22, oltre al vasto impiego della fibra di carbonio e di superfici esterne radar-assorbenti. Ma non è chiaro quanto invisibile l’X-2 lo sia già di per sé e quanto di tali capacità stealth verrà sviluppato nel tempo. L’ambizione c’è e l’impostazione di base anche.

La tempistica dipanata fino ad oggi prevede che l’X-2 evolva nella sua versione operativa di serie, il Mitsubishi F-3, entro il 2027 per sostituire sia l’F-2, sia i vecchi F-15 Eagle continuamente aggiornati. La maggior parte degli esperti giudica che lo Shinshin non sia ancora definitivo come dimensioni, essendo troppo piccolo per accogliere un sufficiente carico bellico. I dub-

bi degli esperti occidentali si focalizzano soprattutto sul problema dei costi. Tenuto conto che la quantità totale di F-15 ed F-2 da sostituire si aggira sui 230 velivoli e considerando che l’abbassamento dei costi unitari di un ipotetico X-2/F-3 prodotto in serie verrebbe in gran parte contrastato dalle spese aggiuntive per le modifiche tecniche ancora necessarie, come l’aumento di dimensioni e il completamento degli apparati di bordo più avveniristici, si stima che in totale il governo di Tokyo dovrebbe spendere nel programma una cifra sui 550, forse anche 600, miliardi di yen, vale a dire da 50 a 60 miliardi di dollari. E senza contare che, anziché 230 esemplari, la Mitsubishi potrebbe limitarsi, sempre per ragioni di costi, anche a 150 o 200. Ma senz’altro non potrebbe fare a meno di fabbricarne almeno un centinaio, come minimo, sia per assicurare una accettabile soglia di economia di scala che valga la pena di un simile investimento, sia, soprattutto, perché se il nuovo caccia fosse troppo poco numeroso il suo reale significato militare scemerebbe, a maggior ragione se dall’altra parte del mare si stende una potenza “di massa” come la Cina, che agli ultimi tipi di caccia seguita ad affiancare quelli di generazione precedente, giustamente, per fare numero.

Esperto di forze armate nipponiche, nonché professore all’università di Warwick, Christopher Hughes sostiene guardingo: “Non so mai come giudicare i progetti dimostrativi di caccia stealth. Suppongo si tratti più che altro di mettere il proprio stivale sul terreno di queste tecnologie per incrementare il bagaglio di conoscenze che possa permettere al Giappone di partecipare a ogni futuro consorzio di caccia così che non venga lasciato fuori come fu dallo sviluppo dell’F-35”. Concorde con lui Steven Ganyard, presidente del think tank Avascent International: “Lo Shinshin è un dimostratore di tecnologia, un progetto scientifico. Come ogni altro paese, per esempio la Corea o la Turchia, con ambizioni di aerei di 5a generazione, il Giappone non avrà il denaro o le capacità di procedere da solo”. Del resto, il governo nipponico, per bocca del ministro Gen Nakatani, ha commentato il primo volo dell’aviogetto ribadendo che le tecnologie adottate sul prototipo possono avere ricadute più generali aiutando ad ammortizzare i costi: “Il primo volo dell’X-2 ha un significato molto profondo perché ci assicura le tecnologie necessarie non solo al programma per un nuovo caccia, ma anche per innovative applicazioni in altri settori”.

Un caccia "campionario"?

Che l'X-2 sia primariamente un dimostratore tecnologico lo conferma anche il fatto che la durata effettiva del programma è risultata compresa entro l'arco di un decennio, fino al primo volo. Un tempo al giorno d'oggi considerato molto rapido per lo sviluppo di un aereo da combattimento. Perciò appare credibile che lo scopo dei giapponesi sia in un certo senso duplice. Da un lato creare un prototipo per dimostrare agli americani che anche Tokyo può farsi, se lo desidera, un caccia di ultima generazione, ma dall'altro usarlo come se fosse una sorta di "campionario" vivente di tecnologie per offrire a Washington la possibilità di essere della partita per un progetto congiunto. Se poi la proposta non venisse accolta, nulla vieta alla Koku Jeitai di decidere di proseguire da sola arrivando a schierare un F-3 di serie dal 2027, affiancato all'F-35, di cui come noto solo i primi quattro esemplari saranno comprati completi dagli americani, mentre i restanti 38 dovrebbero essere assemblati su licenza a Nagoya. La filosofia sarebbe quella di impostare la propria linea di combattimento aerea su un caccia puro con capacità di attacco al suolo limitate, eventualmente di risulta, appunto il Mitsubishi F-3 che, presente in maggior numero di esemplari per ereditare le funzioni degli F-15, terrebbe peraltro alta la bandiera della vocazione "difensiva" delle forze armate del Sol Levante. E poi sull'F-35 come caccia multiruolo che darebbe il meglio nelle missioni di attacco, ma eseguendo ottimamente anche le intercettazioni. Fra gli indizi, il 24 marzo 2016 si erano diffuse indiscrezioni secondo cui il governo giapponese aveva iniziato in quei giorni colloqui riservati, o meglio, per ora, solo degli approcci, con le americane Lockheed Martin e Boeing per sondare una possibile collaborazione nipponica a un caccia di sesta generazione.

Ne era emersa persino una ipotetica fusione tra il programma X-2 del Sol Levante e quelli F-X ed F/A-XX americani. Elusive fonti anonime vagheggiavano: "Non c'è alcuna decisione politica e nessun programma prestabilito per un prossimo caccia, ma ci sono discussioni sul fatto che a un certo punto ci sarà un nuovo caccia". In effetti, è ancora presto per intravedere dove porterà lo Shinshin. Il governo di Tokyo si è posto come scadenza la fine di marzo del 2019 per decidere definitivamente il da farsi sul rinnovamento della linea di caccia, se davvero preparare la strada a un condominio F-3/F-35, aumentare eventualmente le forniture di F-35, puntando sul monotipo per ragioni economiche, far confluire l'esperienza Shinshin nel "calderone" di un programma comune con gli USA o perfino, si dice, temporeggiare aggiornando ancora gli F-15J più giovani, finché la fatica strutturale lo consenta, con traguardo al 2040, rendendoli concorrenziali a leggende come il B-52 per senile autorevolezza.

Certo, da un punto di vista operativo, un Mitsubishi F-3 derivato dallo Shinshin promette di contrastare efficacemente i pari classe cinesi della nuova generazione, il Chengdu J-20 e lo Shenyang J-31. L'enfasi posta sui comandi a fibre ottiche per ottenere la più diretta e istantanea rispondenza dei comandi al pilota, indica che il duello aereo manovrato è certamente la prima capacità richiesta al velivolo. L'aumento di dimensioni del prototipo avrà come scopo primario quello di aumentarne l'autonomia, perché l'F-3 possa pattugliare i cieli del Mar Giallo e del Mar Cinese Orientale a una sufficiente distanza dalla terraferma nipponica per fermare le possibili minacce con sufficiente anticipo.

Maneggevolezza più autonomia, le avevamo già viste rimarcate in Giappone quando nel 1939 fece il suo primo volo lo "Zero", destinato a essere sfornato in oltre 10.000 esemplari fino alla resa dell'agosto 1945. Nulla da stupirsi perché la geografia non cambia, se non lungo tempi geologici di milioni di anni, e anche i presupposti operativi delle macchine volanti militari, pur tenendo conto del progresso tecnico, mantengono un fondo comune. Così, essendo il Giappone una nazione insulare che ha i suoi

diretti vicini posti al di là di bracci di mare ampi centinaia di chilometri, dovrà necessariamente riservare qualche attenzione in più alla capacità di compiere missioni a medio e lungo raggio, anche solo di pattugliamento difensivo, rispetto a nazioni continentali che abbiano i possibili rivali anche a sole poche decine di chilometri oltre attigue frontiere terrestri. Non è un caso che fra i programmi di acquisizione della Nihon Koku Jeitai vi sia anche quello di tre nuove aerocisterne per il rifornimento in volo Boeing KC-46 Pegasus per rinforzare i quattro KC-767 già consegnati fra il 2005 e il 2010. I KC-46, ordinati a fine 2015, di fatto una versione riprogettata del 767, dovrebbero arrivare già nel corso del 2016-2017, assicurando così una flotta di aerocisterne notevole per il Giappone.

Sicuramente tutte le sette cisterne volanti, relativamente nuove, saranno ancora in servizio fra una decina o dozzina d'anni, quando ipoteticamente lo Shinshin dovrebbe essere già germogliato nell'F-3 operativo e gli assicurerebbero una capacità estesa di pattugliare per molte ore di seguito il settore aeromarittimo che dall'arcipelago delle isole Ryukyu va fino alla costa cinese.

La minaccia

Di più, nel caso peggiore, di una guerra aperta, i nuovi caccia Mitsubishi potrebbero spingersi nell'entroterra cinese per tentare di stabilirvi una superiorità aerea locale, specialmente per scortare i loro colleghi F-35 a cui andrebbero le mansioni di attacco.

Dalla principale base aerea giapponese della regione, quella di Naha, sull'isola di Okinawa, la distanza minima rispetto al continente cinese nei pressi di una grande città, Wenzhou, è di 700 chilometri, poco meno del "combat radius" attribuito allo Shinshin col solo carburante interno. Un po' più a Nord, la megalopoli di Shanghai è appena più lontana da Naha, circa 800 chilometri. Mentre la regione di Nanchino, nell'entroterra, sta a meno di 1.100 chilometri. Tutte distanze alla portata del nuovo caccia sia tenendo conto dell'ingrandimento strutturale della cellula, sia del ricorso a serbatoi supplementari nel volo di andata, quando non del rifornimento in volo.

Anche dalle basi aeree metropolitane dell'isola nipponica di Kyushu, la distanza è relativamente contenuta, per esempio 900 chilometri fra Shanghai e la pista della Koku Jeitai di Nyutabaru, vicino a Miyazaki. E' ovvio che in fatto di difesa aerea convenzionale sia la Cina il termine di raffronto imprescindibile, dato che la Corea del Nord pone una minaccia più che altro missilistica, che riguarda quindi la difesa antimissile, non in esame nel presente lavoro.

La recente svolta nazionalista di cui il governo di Shinzo Abe si è fatto interprete negli ultimi anni ci porta comunque a ritenere che lo Shinshin potrebbe sì essere agitato sotto il naso degli americani per sondare se siano disposti a collaborare a un caccia in comune, ma senza troppa convinzione, quasi per "noblesse oblige" nei confronti degli storici alleati.

L'impressione è che il Giappone abbia già in cuor suo deciso di farsi in casa questo suo caccia, sicuro delle proprie indiscutibili capacità tecniche e, tutt'al più, sbirciando i componenti dell'F-35 in fase di assemblaggio locale per portare eventuali migliorie o anche solo per mero confronto. Non sembrava avere dubbi, fin dal 22 settembre 2014, quando le sembianze dell'ATD-X erano state da pochi mesi svelate, il capo di Stato Maggiore della Nihon Koku Jeitai, il generale Harukazu Saito, quando diceva: "Possiamo rispondere più prontamente a una situazione imprevista che possa presentarsi ai nostri caccia se essi sono costruiti domesticamente, piuttosto che nel caso siano dei caccia di fabbricazione straniera. E possiamo operare con caccia costruiti da noi assai più facilmente".

Fra sé anche un po' retoriche, ma il cui succo è che il Giappone del XXI secolo, pur restando sempre amico degli Stati

Uniti, per equilibrare la possanza della Cina, vuole, saggiamente, poter contare soprattutto su sé stesso per la propria difesa. Lo si vede del resto anche nel campo nucleare, dato che Tokyo da tempo viene considerata una potenza atomica "virtuale", priva, sì, di ordigni a fissione o a fusione completi e operativi, ma pronta, si dice, ad assemblare testate nucleari nell'arco di poche settimane, attingendo alla vasta congerie di componenti e di plutonio ricavata dal vasto apparato nucleare civile.

Fra l'altro non va sottovalutato che la tendenza progressiva del Giappone a rendersi più autonomo nella propria difesa potrebbe essere ulteriormente incentivata nel corso di quest'anno dalla stessa campagna elettorale in America. Quello che è ormai emerso come il candidato repubblicano per eccellenza, Donald Trump, ha più volte rimarcato che se dovesse entrare alla Casa Bianca farebbe in modo che gli alleati si sobbarchino la maggior parte delle spese per la propria difesa, senza gravare troppo sulle casse degli USA. Il prossimo novembre Trump potrebbe anche essere sconfitto alle urne, ma il seme da lui gettato in campagna elettorale potrebbe comunque alimentare per inerzia anche nei prossimi anni dibattiti crescenti sull'opportunità per gli Stati Uniti di proseguire oppure ridurre un oneroso impegno militare globale a sostegno degli alleati, pur senza spingersi fino all'isolazionismo che tenne Washington in disparte dal 1920 al 1941.

Un caccia imbarcato?

Per completare l'istruttivo paragone con l'antico Mitsubishi A6M Reisen Zero, verrebbe da chiedersi se l'X-2 possa essere navalizzato per operare da portaerei. Domanda non peregrina, dato che la flotta giapponese dispone ormai di almeno due navi, la classe Izumo, che in pratica sono vere e proprie portaerei, anche se denominate "incrociatori portaelicotteri". La capoclasse "Izumo", impostata nel 2012 e varata nel 2013, è operativa dal marzo 2015, mentre la gemella Kaga, impostata nel 2013 e varata nel 2015, dovrebbe entrare in servizio nel 2017. Con ponte di volo continuo lungo oltre 240 metri, hanno spazio per una trentina di aeromobili, segnatamente elicotteri antisommergibile. Un velivolo da combattimento di dimensioni contenute come lo Shinshin/F-3 potrebbe essere adatto anche alla nava-

lizzazione, con poche modifiche strutturali e accessorie come il gancio d'arresto o l'attacco per la catapulta. E' vero che le neonate unità Izumo hanno un ponte privo di catapulta, ma non è detto che questa non possa esservi installata, con una spesa relativamente contenuta in rapporto al vantaggio strategico, nei prossimi anni. Il tempo non manca considerato che lo sbocco operativo del nuovo caccia lo si pone fra oltre un decennio. Diversamente, dal ponte potrebbero partire solo caccia STOVL, come per esempio la versione B dell'F-35, che però il Giappone non ha voluto, ed è difficile, anche se non impossibile, che una variante a decollo verticale dell'X-2 Shinshin possa esserne ricavata. D'altronde, eventuali dettagli tecnici interni alla fusoliera, su predisposizioni a modifiche anche di un certo rilievo, non vengono ovviamente divulgate. Il tutto senza contare che già le due precedenti portaelicotteri classe Hyuga, costruite fra 2006 e 2009, lunghe 200 metri, potrebbero accogliere un piccolo numero di aeroplani a bordo.

Nansei Shoto

Lo sviluppo del programma Shinshin, e più in generale il rafforzamento dell'aviazione giapponese, si inquadra nel difficile rapporto strategico con la Cina, peggiorato negli ultimi anni, specie dal 2012, quando si è riaperto il contenzioso sulle isole Senkaku, chiamate Diaoyu a Pechino. Lo scorso 30 aprile 2016 il ministro degli Esteri nipponico Fumio Kishida ha incontrato nella capitale cinese il collega Wang Yi per il primo faccia a faccia diretto tra i due governi da ben quattro anni e mezzo. Un segno positivo, per quanto ci si sia limitati a esprimere speranze generiche di "buon vicinato". Sono timide prove di dialogo, rinnovate ancora il 9 maggio dal vice di Wang, Lu Kang, che si è felicitato col Giappone per "i crescenti contatti bilaterali fra Tokyo e Mosca".

Si riferiva alla visita che il 6 maggio il primo ministro giapponese Shinzo Abe ha compiuto in Russia, a Sochi, per incontrare il presidente Vladimir Putin e parlare di rapporti commerciali, levata delle sanzioni e assetto delle isole Kurili rivendicate dai nipponici. Nessuna firma ufficiale, essendo l'incontro Abe-Putin informale, ma si può dedurre che, a porte chiuse, il presidente russo abbia chiesto al nipponico di intercedere per la Russia,





specie in fatto di sanzioni, in sede di G7, che come noto verrà ospitato in Giappone fra pochi giorni, il 26 e 27 maggio. G7 nel quale i russi vorrebbero rientrare, ridando vita al G8 affossato, per ora, dalle nuove tensioni originatesi in Ucraina nel 2014.

Dal canto suo, Abe può sfruttare la Russia per mediare con la Cina e cercar di migliorare un clima finora plumbeo. Il tempo dirà se la diplomazia ce la farà a smussare gli angoli. Ma per ora i giapponesi si stanno preparando al peggio nello scacchiere delle isole Ryukyu, quello dove più si lambiscono le sfere d'influenza delle due potenze.

E' la zona che Tokyo definisce "Nansei Shoto", ossia "Catena del Sudovest", a margine della quale si estendono le piccole ma preziose isole Senkaku, sui cui cieli dal novembre 2013 le forze aeree di Pechino hanno imposto una unilaterale Zona di Identificazione e Difesa Aerea non riconosciuta dalle nazioni limitrofe e su cui i caccia Shenyang e Sukhoi cinesi scorrazzano a loro piacimento.

L'accresciuta attività aerea cinese preoccupa molto e inizia a mettere a dura prova i piloti nipponici. Il 22 aprile 2016 l'aeronautica di Tokyo ha reso noto che nel solo 2015 i caccia giapponesi, in genere in coppia, sono decollati su allarme almeno 571 volte per intercettare e fronteggiare velivoli cinesi che hanno sfiorato o perfino leggermente violato i confini dello spazio aereo nazionale sopra il Mar Cinese Orientale, proprio nel settore del Nansei Shoto.

Fra gli episodi più notevoli, il 28 novembre da Naha alcuni F-15 si sono alzati per dare un'occhiata a un totale di ben 11 aeroplani cinesi che si sono spinti a tagliare il largo braccio di mare (circa 300 chilometri) che separa Okinawa dall'isola di Miyako, a una distanza da Tokyo valutata in 1.700 chilometri. Erano quasi tutti bombardieri a lungo raggio Xian H-6K, in sé "carrozzoni" ereditati dalla Guerra Fredda, copia evoluta cinese del sovietico Tupolev Tu-16, ma ancora pericolosi potendo trasportare missili da crociera. I bombardieri cinesi sono passati sopra il suddetto braccio di mare continuando verso Sudest per ancora mille chilometri, ben addentro al Pacifico, prima di tornare alla base, attuando una esercitazione di attacco strategico

confermata dal portavoce dell'aviazione cinese Shen Jinke.

Non hanno violato però lo spazio aereo nipponico, come ammesso dalla stessa Nihon Koku Jeitai. Nei primi tre mesi del nuovo anno, inoltre, i decolli su allarme sono persino raddoppiati rispetto al medesimo periodo dell'anno scorso, totalizzando 198 "scrambles" dal 1° gennaio al 31 marzo 2016, rispetto ai 93 del primo trimestre 2015. A tal proposito il portavoce dello Stato Maggiore riunito delle forze armate nipponiche, Kazuhiko Fukuda, ha spiegato: "Il numero delle intercettazioni su allarme in sé non dice tutto, ma dobbiamo ammettere che il suo incremento indica una situazione fattasi più critica. La Cina sta modernizzando la sua aviazione e sta chiaramente puntando a migliorare le sue abilità di guerra aerea in cieli lontani. Un livello di attività ben riflesso in questi numeri".

Il 31 gennaio 2016 il ministero della Difesa ha annunciato che lo schieramento di F-15J nella base di Naha è stato raddoppiato. Ai 20 caccia intercettori preesistenti, inquadrati nella 204° Squadriglia dell'83° Stormo, si sono aggiunti altrettanti velivoli della 304° Squadriglia dell'8° Stormo, normalmente dislocati sulla base di Tsuiki, nell'isola metropolitana di Kyushu. Arrivate a una consistenza totale di 40 F-15, le due squadriglie sono state amalgamate a formare un nuovo reparto, il 9° Stormo, con una cerimonia presieduta quel giorno dal viceministro della Difesa Kenji Wakamiya che nel discorso d'occasione ha messo tutti in guardia sull'importanza crescente delle basi di Okinawa e dintorni: "Questa è una vera linea del fronte della difesa nazionale". La formazione di uno stormo del tutto nuovo aggregando due squadriglie di F-15 finora dislocate in scacchieri distinti indica che si tratta di un rischieramento permanente, destinato a durare anni o decenni. E chissà che, per l'appunto, attorno al 2027 o 2028 proprio questo 9° Stormo non sia uno dei primi reparti, se non il primo in assoluto, a ricevere gli F-3 evolutisi dall'X-2 Shinshin.

Anche gli esperti concordano sull'importanza dell'ulteriore distacco di caccia a Naha. Ad esempio l'analista Grant Newsham, del Japan Forum for Strategic Studies, dice: "Spostare più forze nel Sudovest è una buona mossa perché riduce il carico di lavoro per quegli aeroplani e piloti che negli



ultimi tempi si erano trovati a trascurare il consueto addestramento per rincorrere colpo su colpo gli aerei cinesi nelle loro continue incursioni. Inoltre l'aviazione nipponica schiererà caccia anche in altre isole, come quella di Shimoji, assai più vicine alle Senkaku.

E' utile dal punto di vista operativo, ma anche politicamente importante in quanto l'aviazione stabilisce una presenza ancora più a fondo nella zona del Nansei Shoto ed è in linea col parallelo dispiegamento di truppe terrestri sull'isola di Yonaguni". Ma aggiunge anche, mostrando di non apprezzare lo sforzo per creare l'X-2 Shinshin: "E' più utile per l'aviazione giapponese agire nel Nansei Shoto come struttura di comando unificato con gli USA, che non aggiungere nuovi tipi di sistemi d'arma al dispositivo".

Sarà, ma intanto il Parlamento di Tokyo ha approvato fin dall'autunno scorso la riforma che permette alle forze armate di agire all'estero se si intravede una minaccia alla sicurezza nazionale. Il rapporto con l'alleato americano resta ovviamente imprescindibile, ma la voglia di fare sempre più da soli emerge anche dal lento, ma costante, aumento del bilancio militare. Se nel 2015 lo stanziamento di fondi per la Difesa è stato di 4980 miliardi di yen (suppergiù 42 miliardi di dollari), il bilancio 2016, approvato dal Parlamento lo scorso dicembre, si è attestato sui 5050 miliardi di yen. Cifra che ha ancora notevoli margini di crescita futura poiché si tratta solo dell'1 % del PIL. Date le dimensioni dell'economia giapponese, se la situazione geopolitica peggiorasse e anche Tokyo decidesse, progressivamente, di arrivare a uno stanziamento militare di circa il 2 % del PIL, come gli USA raccomandano di solito ai loro alleati, l'intreccio fra disponibilità di denaro e l'abbondanza di risorse industriali e tecnologiche proprie farebbe davvero riemergere una superpotenza finora assopita.

Se tanto non accade è per l'abitudine ancora prevalente, specie a livello di mentalità politica, di affidarsi agli Stati Uniti per una difesa congiunta. Ma non è detto che le nuove generazioni di giapponesi debbano seguire a ragionare come i loro padri. E,

del resto, abbiamo visto gli stessi USA incoraggiare gli alleati asiatici a impegnarsi anche in prima persona per "fare muro" verso la Cina. Diversamente, senza il tacito assenso di Washington, non si sarebbero verificati negli ultimi mesi episodi come l'invio di due navi militari di Tokyo ad addestrarsi insieme alla marina vietnamita nella base della baia di Cam Rahn, o come l'invio nelle Filippine di cinque piccoli aerei da addestramento e pattugliamento marittimo leggero Beech TC-90, appartenenti al corpo aereo della Marina nipponica, la Nihon Kaijo Jeitai, poi lasciati in dono ai filippini, nella comune mobilitazione contro il Drago cinese. Con simili presupposti, è prevedibile che lo sviluppo di nuovi armamenti indigeni, segnatamente il citato caccia X-2 Shinshin/F-3, diventerà sempre più una priorità per un Giappone che si sente in perenne prima linea, con il maggior potenziale avversario, la Cina, relativamente vicino ai suoi confini aeromarittimi (e senza qui, per necessità di concisione, allargare il discorso a Russia e Corea del Nord) e il maggior alleato, gli USA, comunque lontano, con prevedibili tempi lunghi in termini di afflusso di rinforzi nel malaugurato caso di una guerra estesa e ad alta intensità come potrebbe facilmente scaturire dalla concentrazione geografica di varie potenze militari, grandi (Cina, Russia, Giappone) e medie (due Coree, Taiwan), nell'angolo nordorientale dell'Asia. I nipponici non possono quindi permettersi di non considerare le proprie stesse industrie e i propri stessi studi di progettazione come la primaria e più affidabile retrovia di approvvigionamento.

Foto: Mitsubishi, AFP e Reuters

Video Youtube

https://www.youtube.com/watch?v=PJZm_c5T9CA